Ep 0368

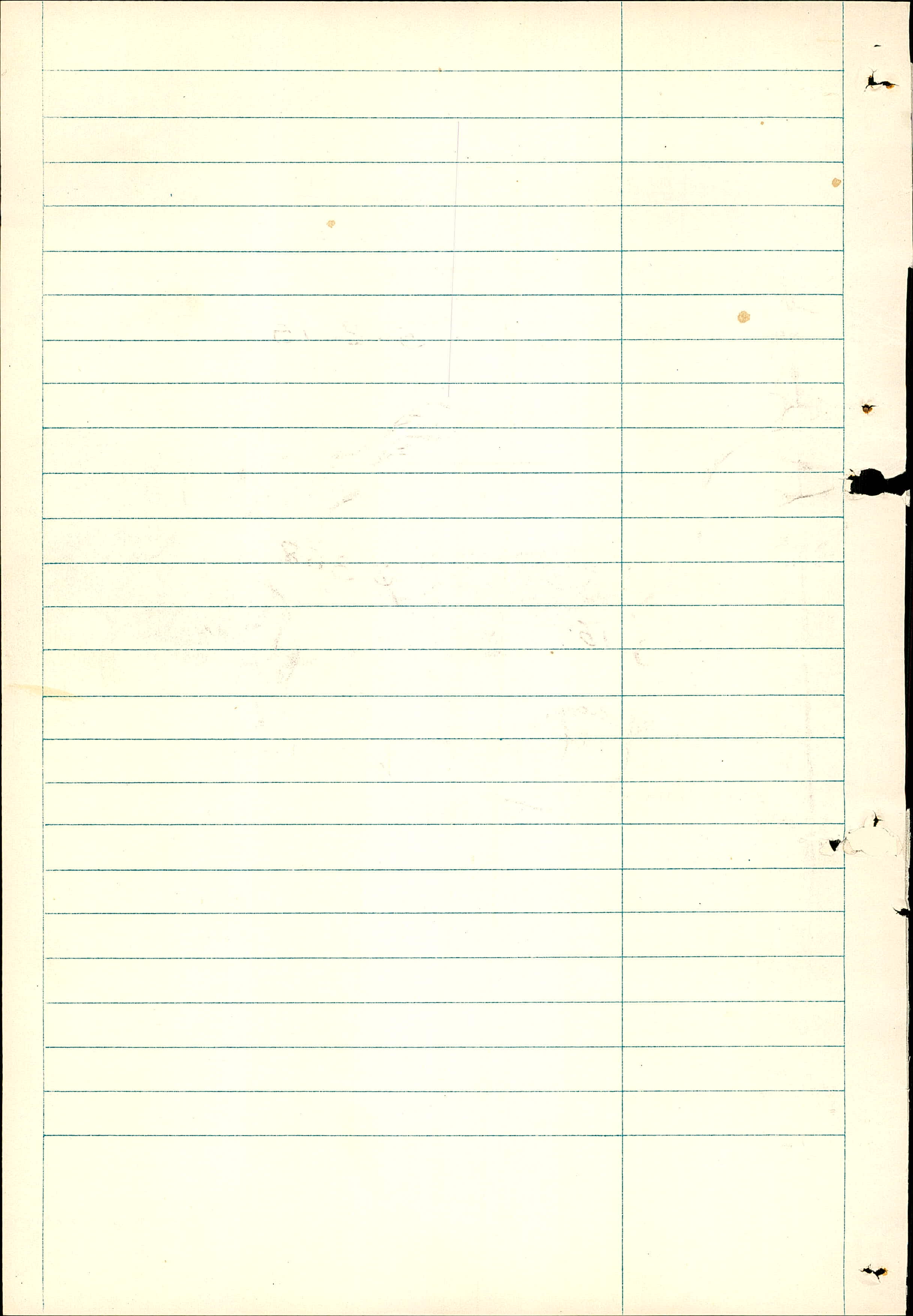
Retener [illegible] 21

[illegible]

C. O. A. C.
EXP.TE. INTERNO Nº 0/368

C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 5-B-15

CLASIFICADO



CLASIFICADO

CONFIDENCIAL



C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº ∅ 368

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

JEFATURA DE INTELIGENCIA

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-B-15

Buenos Aires, 16 *de* marzo *de 198*3

INFORMATIVO PARA: JEFATURA COMISION ANALISIS ACCIONES DE COMBATE.

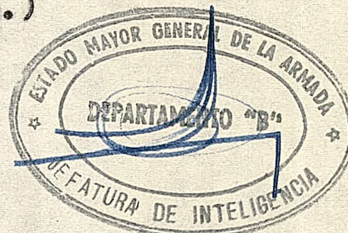
JEIN,IM4,4 Nº 27 / 83 "C" Ejemplar Nº 02.

ORIGEN: Jefatura de Inteligencia

ASUNTO: ESTADOS UNIDOS. Discurso Secret. Marina LEHMAN s/ enseñanzas y consecuencias del conflicto de las ISLAS MALVINAS.

De acuerdo con lo expresado en último párrafo del Inf. JEIN,IM4,4 nº 16/83 "C" se eleva fotocopia de la traducción del discurso pronunciado por el Secretario de Marina JOHN F. LEHMAN ante la Subcomisión de las Fuerzas Armadas del Senado norteamericano, sobre el Poder Naval y Materiales Críticos y Estratégicos y sobre las Enseñanzas y Consecuencias del Conflicto de las ISLAS MALVINAS, el día 3 de febrero de 1983.-

AGREGADOS:
Fotocopia trad. (31 fs.)
DISTRIBUCION:
Ej. 01 - JEOP
Ej. 02 - CAAC
Ej. 03 - Archivo JEIN.



JUAN CARLOS BOU
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

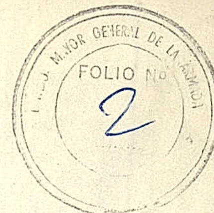
COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ENTRADA: 18-III-83-

TRAMITE INTERNO

PRESIDENTE	
VICE PRESIDENTE	
DETALL	
CENTRO DOC.	

LA DIVULGACION DE LA INFORMACION QUE SE PROVEE ESTA PENADA POR LOS ARTICULOS 634-636-772 y 780, DEL CODIGO DE JUSTICIA MILITAR Y ARTICULOS 10 Y 11, DEL DECRETO LEY 788/63. QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCION TOTAL O PARCIAL DE LA PRESENTE INFORMACION, A MENOS QUE LA AUTORIDAD ORIGINARIA LO AUTORICE EXPRESAMENTE.



O.T.Nº 33/83

PROHIBIDA SU PUBLICACION HASTA
QUE SEA LIBERADA POR LA COMISION
DE LAS FUERZAS ARMADAS DEL SENADO

DISCURSO DEL

HONORABLE JOHN F. LEHMAN (h)

ANTE

LA SUBCOMISION DE LAS FUERZAS ARMADAS

DEL SENADO

SOBRE

PODER NAVAL Y MATERIALES CRITICOS Y ESTRATEGICOS

Y SOBRE LAS

ENSEÑANZAS Y CONSECUENCIAS

DEL CONFLICTO DE LAS

ISLAS MALVINAS

3 de Febrero de 1983



BIOGRAFIA DE

JOHN F. LEHMAN (h)

SECRETARIO DE MARINA

El 23 de enero de 1981, el Presidente Reagan anunció que John F. Lehman, (h) había sido elegido Secretario de Marina. Fue confirmado por el Senado el 29 de enero y prestó juramento a su cargo el 5 de febrero, convirtiéndose en el 65to Secretario de Marina, y en uno de los hombres más jóvenes elegidos para ocupar ese cargo.

Antes de su designación, el Dr. Lehman era presidente de Abington Corp, una empresa especializada en problemas de defensa.

Comenzó su carrera en defensa y en relaciones exteriores como miembro del personal del Instituto de Investigaciones en Política Exterior, cargo que ocupó entre 1967 y 1969 en la Universidad de Pennsylvania. Desde 1969 hasta 1974 prestó servicio como Asesor Especial y Miembro del Personal Superior del Dr. Henry Kissinger en el Consejo Nacional de Seguridad, y desde 1974 hasta 1975 fue Delegado en las Negociaciones sobre Reducción Equilibrada Mutua de Fuerzas en Viena. Posteriormente en 1975 fue Sub-Director de la Organización de Desarme y Control de Armas de EE.UU. ocupando ese cargo hasta 1977.

Después de graduarse en la Escuela Superior del Colegio La Salle, el Sr. Lehman se inscribió en el Colegio St. Joseph don-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



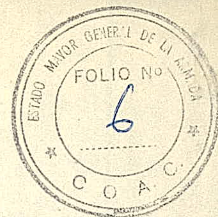
de obtuvo un B.S. en Relaciones Internacionales en 1964. Ese mismo año, el Sr. Lehman se alistó en la Reserva de la Fuerza Aérea. Siguió su educación en la Universidad de Cambridge, Inglaterra, como "Fellow Earhart" y se graduó en 1967, recibiendo un B.A., con Honores en Derecho y un M.A. en Derecho Internacional y Diplomacia. Abandonó la Reserva de la Fuerza Aérea en enero de 1968 y aceptó una designación con el grado de teniente de corbeta en la Reserva Naval en enero de 1968. Posteriormente, fue designado oficial naval de vuelo (bombardeo navegante) y luego Piloto, y fue promovido sucesivamente hasta su actual jerarquía de comandante. Está asignado a la Brigada de Ataque Medio Número Uno, Estación Aeronaval, Oceana, Virginia. En 1974 obtuvo su Ph.D en Relaciones Internacionales en la Universidad de Pennsylvania. Fue Fellow Visitante en la Escuela Johns Jopkins de Estudios Internacionales Avanzados y Fellow Chubb en Yale.

El Dr. Lehman es autor y co-autor de varias publicaciones sobre temas de defensa nacional e internacional y problemas exteriores. Incluyen: Las Perspectivas del Control de Armas, editado por J.E. Dougherty y J.F. Lehman (h) (McFadden: Nueva York, 1965); Control de Armas para Fines de la Década del Sesenta editada por J.E. Dougherty y J.F. Lehman (h) (Van Nostrand: Princenton, 1967); El Poder Ejecutivo, el Congreso y la Política Exterior por John Lehman (Praeger: Nueva York 1976); Portaaviones: Las Verdaderas Opciones, por John Lehman (Sage: 1978); y Más allá del Fracaso de



<u>Salt II</u>, por John Lehman y Seymour Weiss (Praeger: Nueva York, 1981).

Nació el 14 de setiembre de 1942 en Filadelfia, Pennsylvania y está casado con Bárbara Wieland. Tiene dos hijos John F. III de 3 años y Alejandra de 5 años. Residen en McLean, Virginia.



LECCIONES Y CONSECUENCIAS DEL CONFLICTO

DE LAS ISLAS MALVINAS

INTRODUCCION

El conflicto de las Islas Malvinas fue la primer guerra realmente naval desde la guerra en el Pacífico de la Segunda Guerra Mundial.

Al intentar relacionar las lecciones -y hay muchas que deben ser aprendidas de la Guerra de Malvinas- con un conflicto potencial con la Unión Soviética, debemos considerar realmente la guerra en términos absolutos y luego estudiarlas según las posibilidades soviético-norteamericana.

La lección esencial obtenida de las Malvinas es la confirmación de lo bien que habríamos estado preparados para un suceso similar. La estructura de la Marina y de la Infantería de Marina de EE.UU. es adecuada para acciones de gran alcance de este tipo en cualquier lugar del globo.

Gran parte de lo sucedido realza todo lo que estamos haciendo en nuestro programa de expansión naval. Nuestros esfuerzos están basados en la experiencia obtenida en los casi 40 años transcurridos desde que finalizó la Segunda Guerra Mundial en las operaciones navales de EE.UU. en tiempo de paz y durante hostilidades, con operaciones prolongadas y sostenidas en aguas de Europa, Asia y del Océano Indico, frecuentemente en tensas situaciones regionales y en estrecha proximidad con las fuerzas operativas soviéticas.



Los sucesos día a día del Conflicto de Malvinas están siendo estudiados en detalle en muchas áreas importantes para extraer lecciones. El almirante Small, el general Kelley y yo nos abocaremos a los más importantes de estos, incluyendo los tres aspectos sobre los cuales la Comisión ha expresado especial preocupación.

Personal

Como en casi todas las batallas que han quedado registradas en la historia, el desempeño, adiestramiento y moral del personal involucrado fueron los más importantes determinantes del resultado. Las fuerzas argentinas confiaron demasiado en los conscriptos y tenían un bajo nivel de experiencia. Sus fuerzas armadas están adiestradas fundamentalmente para la seguridad interna y la defensa de frontera.

Las fuerzas británicas, como sus equivalentes norteamericanas, están constituídas en su totalidad por voluntarios. Poseen un nivel de experiencia considerablemente superior. Su adiestramiento y práctica están orientados hacia el combate contra las mucho más numerosas y fuertemente armadas fuerzas soviéticas. Los británicos participan activamente en una amplia variedad de ejercicios militares ofensivos y defensivos de la NATO. El desempeño y moral del personal en todos los elementos de las fuerzas británicas son uniformemente altos.

La Fuerza Aérea Argentina y los pilotos navales se desempeñaron de manera extremadamente efectiva demostrando un elevado



grado de práctica y valentía. La mayor parte de los 12.000 soldados del ejército argentino eran jóvenes conscriptos, sin experiencia. Los 1.000 infantes de marina argentinos, aproximadamente, que intervinieron en el conflicto mostraron un nivel de experiencia y moral considerablemente superiores al de sus equivalentes del ejército. Al comparar planificación de estado mayor, apoyo logístico, empleo de tropas y condiciones generales de combate de las tropas de ejército sugieren una sustancial ventaja británica en calidad de liderazgo antes y durante el combate.

Inteligencia

Después del personal, el más importante determinante de los resultados del combate parece haber sido la inteligencia. Por una diversidad de recursos técnicos y de otro tipo, las fuerzas británicas han contado con una información sustancialmente mejor respecto al nivel, despliegue, táctica e intenciones de las fuerzas argentinas que las que poseían los argentinos respecto a las del Reino Unido. Algunos expertos observadores llegaron a decir que sin esa sustancial ventaja de inteligencia, el resultado podría haber sido otro. La experiencia de Malvinas, ha mostrado la necesidad de poseer una información exacta, actualizada, sobre capacidad mundial en materia de armas y sensores perteneciente ya sea a los aliados como a un enemigo potencial a la par que un mayor esfuerzo por recopilar y analizar información sobre todas las amenazas potenciales -no sólo de la amenaza mayor, la Unión Soviética.

Porqué no hablás de los satélites de USA?

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

Defensa en Profundidad

Existen evidentes limitaciones en la extrapolación de útiles comparaciones de un conflicto muy limitado. Sólo fueron lanzados cinco misiles anti-buque y estos sólo durante incursiones diurnas contra las fuerzas en el mar que carecían de cobertura aérea. El repetido éxito de la aviación argentina en penetrar las defensas británicas y atacar las fuerzas de superficie y de tierra proporciona una firme base para extraer algunas lecciones. La flota británica carecía de una verdadera defensa aérea de flota en profundidad, incluyendo la clave esencial de la alarma temprana aerotransportada, y de cazas para la defensa aérea de gran radio de acción, con múltiple capacidad misilística. Virtualmente ninguno de los aviones que hicieron blanco en los buques británicos desde bases en el continente argentino podrían haberlo hecho si la fuerza oponente hubiese contado con modernas brigadas aéreas constituída por aviones de todo tipo transportadas en portaaviones Un bien redondeado complementó de vigilancia aérea, interceptadores, aviones anti-submarinos y bombarderos de ataque para cualquier condición meteorológica habrían constituído toda la diferencia. Los británicos estaban más obstaculizados por la falta en su flota de radares modernos, sistemas de identificación de blanco, sistema de administración de datos y equipos para la guerra electrónica.

La defensa aérea exterior rara vez estaba constituída por más de cuatro Sea Harrier, cada uno de ellos equipado con un

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

radar de interceptación de corto alcance y con dos misiles aire-aire. Debido a la distancia a la que se encontraban sus estaciones de patrullaje de las fuerzas británicas, los Sea Harrier podían mantenerse en estación sólo 20 minutos, aproximadamente. En contra de los inevitables atacantes que penetraban esta muy delgada barrera exterior de defensa aérea, los sistemas británicos como los misiles Sea Dart y Sea Wolf, se comportaron en general mejor de lo esperado, pero los buques de guerra de la flota de Malvinas carecían de armas adecuadas de "último recurso" para combates a corta distancia. Naturalmente, los buques de tipo mercante tenían poca o ninguna defensa. Se perdieron dos destructores, dos fragatas -todos equipados con misiles y cañones -un buque de desembarco y un buque mercante. Otros nueve buques recibieron el impacto de bombas las que, si hubiesen estallado, podrían haber provocado su destrucción. Que no haya sucedido fue un tributo al corage de los aviadores argentinos por atacar tan de cerca, y una enseñanza que indica que desatender la artillería puede impedir un mejor desempeño militar. Tres buques recibieron el impacto de misiles anti-buques, y dos de ellos se perdieron, por el fuego, no por la explosión de los misiles. De hecho, los misiles que hicieron impacto en el HMS Sheffield y en el Atlantic Conveyor probablemente no explotaron. Seguimos estudiando estos ataques -las tácticas empleadas y los sistemas de armas involucrados- con miras a perfeccionar nuestros propios siste-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



mas de defensa de punto y estamos trabajando en una más rápida instalación de sistemas anti-misiles como el Sea Sparrow, el Vulcan, el Phalanx de la NATO y el sistema RAM (Misil con Fuselaje Oscilante). Es importante recordar que -con su alarma temprana y efectivos para la batalla aérea externa muy superiores -el porcentaje de posibles "infiltrados" que podría llegar a una fuerza norteamericana sería muy inferior a los de Malvinas. Los que lograsen hacerlo tendrían que hacer frente a un conjunto más denso y más capaz de capas de defensa cercana que la que los británicos podrían proporcionar.

La necesidad de sistemas de alarmas para una defensa pasiva y sistemas de engaño como el CHAFF quedó ampliamente demostrada. La inversión en CHAFF, para confundir a los radares de aviones y misiles, es muy elevada. Estamos revaluando la necesidad de incrementar las asignaciones para CHAFF destinados a buques de la marina de EE.UU., y también las tácticas para su empleo, en base a la experiencia obtenida en Malvinas.El equipo para la guerra electrónica, tanto para obstaculizar a los sistemas enemigos como para detectar los radares y comunicaciones del enemigo, desempeñaron un importante papel en el conflicto. También aquí, la marina de EE.UU. está considerando minuciosamente la necesidad de ampliar la capacidad para la guerra electrónica según las mayores amenazas que encara según queda demostrado.

Buques de Guerra Grandes versus Buques de Guerra Pequeños

Una de las más claras enseñanzas extraídas de Malvinas es que los buques de guerra más pequeños, menos costosos y no tan

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



bien armados pueden constituir una falsa economía debido a su mucho más elevado grado de vulnerabilidad, según lo demostró la pérdida de cuatro buques de guerra británicos. Si cualquiera de los 14 exitosos ataques contra los buques británicos hubiera hecho impacto en el acorazado New Jersey, no le hubiese producido una avería que le impidiese continuar las operaciones. El misil Exocet que hundió al Sheffield, por ejemplo, habría volado literalmente el blindaje de 17 pulgadas del New Jersey. Recordamos también numerosos casos similares producidos durante la Segunda Guerra Mundial, por ejemplo, los 45 impactos contínuos en el South Dakota producido por el fuego de la artillería naval de 8 pulgadas y que no obstante continuó operando o cuando el acorazado japonés Musachi absorbió 14 torpedos y 22 bombas grandes mientras aún seguía navegando. Ninguno de los sostenidos ataques de los buques británicos podría haber penetrado en algún espacio vital de ningún portaaviones norteamericano. Los portaaviones más pequeños desplegados por el Reino Unido, en contraste, son mucho más vulnerables a la pérdida total producida por el ataque de un torpedo, misil o bomba porque carecen de cascos múltiples, planchas blindadas y sistemas de control de averías redundante y de los lanzamientos protegido de los grandes portaaviones norteamericanos.

Los pequeños portaaviones británicos, aunque bien diseñados y profesionalmente tripulados, no son aptos para dar cabida a los modernos aviones de alta performance. Apenas pudieron propor-



cionar el poder aéreo mínimo suficiente para apoyar la recuperación de las Malvinas. A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los Sea Harrier, los británicos nunca establecieron algo que se asemejase al control del espacio aéreo sobre las Malvinas. Incluso los aviones de transporte argentinos pudieron aterrizar en Stanley hasta la noche antes de la rendición. Afortunadamente para los británicos, sin embargo, la guerra aérea se limitó a la luz diurna, lo cual significa sólo desde las 8 hasta las 24 horas aproximadamente.

Un portaaviones norteamericano podría haber mantenido un PAC ~~CMP~~ más apto en estación durante las veinticuatro horas, si hubiese sido necesario, y nuestras fuerzas habrían sufrido mucho menos pérdidas en general dados la magnitud, el aumento de las capacidades y la protección.

En condiciones de paz, los dos portaaviones británicos acomodan sólo a cinco Sea Harrier y de 9 a 12 helicópteros antisubmarinos Sea King cada uno. El HMS Hermes, el más grande de los dos, tenía un desplazamiento de alrededor del 30 por ciento de cualquiera de nuestros portaaviones de la clase Nimitz e -incluso con el incrementado grupo aéreo amontonado a bordo destinado al conflicto de Malvinas -transportaba un muy pequeño grupo aéreo de capacidad muy limitada: una docena de Sea Harrier, media docena de RAF Harrier y una reducida cantidad de helicópteros para la GAS. Comparamos esto con un portaaviones norteamericano que transporta

80 o más aviones y seis helicópteros grandes.

Los portaaviones más chicos son menos sustentables. Los portaaviones británicos V/STOL chicos, propulsados por turbinas a gas o, en el caso del Hermes, por turbinas a vapor, poseen una autonomía limitada antes de requerir reabastecimiento de combustible. También tienen limitado espacio de almacenamiento de armas a bordo. En Malvinas, ambos buques tenían las cubiertas de vuelo atiborradas de bombas, misiles y tanques de combustibles que no podían ser almacenados en las santabárbaras de los buques haciéndolos realmente muy vulnerable si cualquiera de los atacantes argentinos hubiesen podido localizar a estos buques. En contraste, los portaaviones nucleares norteamericanos no sólo tienen ilimitada autonomía de navegación, sino que transportan también miles de toneladas de municiones y piezas de repuesto para un mes para toda su aviación embarcada. Además, nuestros portaaviones tienen amplia capacidad para reparación a bordo que no puede proporcionar un portaaviones chico. Tomados en conjunto, sus dos portaaviones pequeños podían operar solo 30 aviones V/STOL y alrededor de una docena de helicópteros GAS en la intensidad pico de la actividad de combate. Eso equivale a un portaaviones de 50.000 toneladas para operar un tercio de los aviones que transportamos en un portaaviones de 90.000 toneladas.

<u>Desempeño de la Aviación</u>

<u>Harrier V/STOL</u>: Los Harrier británicos, tanto de la marina como de la fuerza aérea, demostraron una sorprendente confiabi-

ARMADA ARGENTINA

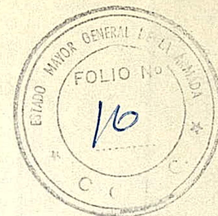
Nº ....

Letra ....

lidad y versatilidad durante el combate. Los 28 Sea Harrier efectuaron más de 1.300 salidas en 44 días en defensa de la flota. Su utilidad era excepcionalmente elevada -casi del 90%. Pocas fueron las misiones proyectadas que debieron ser canceladas, menos del uno por ciento, a causa de la inutilidad de la aviación. El radar y los sistemas de control de armas del Sea Harrier demostraron su confiabilidad y versatilidad pero de corto alcance. En el combate aire-aire, los Sea Harrier destruyeron 20 aviones argentinos por lo menos, 16 de ellos con misiles Sidewinder de fabricación norteamericana. En muchos encuentros los Sea Harrier fueron los aviones atacantes, los cuales, en su mayoría, operaban en los límites extremos de su alcance y no debían maniobrar si querían regresar sin problemas. Similarmente, los Sea Harrier tenían limitado tiempo en estación y limitadas cargas de municiones aire-aire. Estaban en gran desventaja por falta de indicadores y vectores adecuados controlados por radar para las misiones de interceptación. Sólo en una oportunidad la aviación argentina intentó realmente iniciar el combate con los Sea Harrier.

El desempeño de ambos tipos de Harrier(de la Marina y de la Fuerza Aérea) en la acción aire-tierra fue menos impresionante. En conjunto lanzaron menos de 200 bombas de propósito general, incluyendo sólo 4 bombas guiadas por laser, y tuvieron poco efecto en el resultado de la batalla terrestre.

Cuatro Sea Harrier y un Harrier de la RAF se perdieron en



accidentes de combate y dos Sea Harrier y tres Harrier RAF se perdieron por acción del enemigo, ninguno en combate aire-aire.

El Harrier AV-8B perfeccionado que está incorporando la Infantería de Marina de Estados Unidos desempeñará un papel muy diferente, pero igualmente versátil, en apoyo de las operaciones de la infantería de marina. Es optimizado por un muy alto porcentaje de salidas y de apoyo aéreo cercano desde lugares no preparados. Una carlinga totalmente nueva y el mayor control reducirán sustancialmente el elevado nivel de accidentes experimentados por los modelos anteriores de Harrier mientras que el alcance y la carga útil serán casi duplicados.

Helicóptero: Los helicópteros fueron sin duda el efectivo aéreo más valioso de las fuerzas británicas. Fueron utilizados con éxito como plataforma de lanzamiento de los misiles anti-buque, para reabastecimiento en el mar, para apoyo logístico, transporte de tropa, de equipos al campo de batalla, para comando y control, para incursiones de tipo comando, y muchas funciones de propósitos generales. Tres de los cuatro helicópteros para carga pesada Chinook se perdieron en el Atlantic Conveyor lo cual dió como resultado una severa escasez de movilidad para los equipos pesados. Desde la batalla, el Reino Unido ha desplegado un radar de alarma temprana aerotransportado a bordo de varios helicópteros Sea King y los opera rutinariamente.

Las fuerzas argentinas usaron sus helicópteros casi total-

mente para el sostén logístico del campo de batalla, para apoyo en propósitos generales y para vigilancia.

Avión de Ataque Vulcan: Volando desde la Isla Ascensión, la RAF realizó un total de cinco misiones de ataque con bombardeos estratégicos a chorro Vulcan contra las Malvinas. Tres salidas por avión transportando cada Vulcan 21 bombas de 1000 libras atacaron la pista de aterrizaje de Stanley. En dos salidas por avión con misiles anti-radar se atacaron las instalaciones del radar argentino. Cada una de estas salidas requirieron múltiples reabastecimientos de combustible en vuelo y no hicieron virtualmente impacto ni en los radares ni en la pista de Stanley. Tanto la pista de aterrizaje como las instalaciones radar siguieron operando hasta el último día de la guerra.

Hercules C-130: El venerable Hercules proporcionó a Gran Bretaña y a la Argentina la columna vertebral de la logística aerotransportada durante el conflicto. Fueron operados como reabastecedores de combustible en vuelo, eran reabastecidos ellos mismos, efectuaban lanzamientos aéreos de elementos críticos en el mar y en tierra con muy elevada confiabilidad en ambos casos.

Skyhawk A-4: La marina argentina y la fuerza aérea argentinos operaban el avión de ataque liviano Skyhawk A-4 logrando un efecto considerable, infligiendo la mayor parte de los daños sufridos por la flota británica.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



Super Etendard: La Marina Argentina operaba cinco caza-bombarderos Super Etendard (de capacidad aproximadamente equivalente a la del A-7E norteamericano). Fueron muy efectivos como plataforma de lanzamiento de los misiles Exocet con su radar de ataque y sistema de navegación inercial permitiéndole llegar a muy baja altura, disparar y alejarse luego rápidamente. Los argentinos no pusieron en peligro a estos aviones en operaciones de bombardeo sobre el blanco.

Logística

El viejo aforismo según el cual los amateurs hablan de estrategia mientras que los profesionales hablan de logística fue ratificado una vez más en las Malvinas. El resultado de la batalla puede considerarse una falla de la logística argentina y un gran éxito de la logística británica. Luego de haber capturado las Malvinas, los argentinos las inundaron de efectivos y pertrechos bélicos, acumulando allí gran cantidad de armas y municiones. Sin embargo, el comando argentino en las Malvinas no pudo distribuir adecuadamente las provisiones ni las armas de modo que a los efectivos que estaban en el campo de batalla les faltaban elementos que abundaban en los depósitos de las Malvinas. Después que la fuerza de tareas británica llegó a la zona, se interrumpieron los envíos por mar y el comando argentino pasó a depender totalmente del reabastecimiento aerotransportado. Estos vuelos de reabastecimiento se realizaban por la noche entre el continente y Puerto Stanley y perdu-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



raron hasta la víspera de la rendición. Solamente uno de los aviones de abastecimiento fue interceptado y destruído por los británicos; los esfuerzos de los Harrier embarcados y de los Vulcan con base en Ascensión para clausurar el aeropuerto de Stanley fueron totalmente vanos.

Aunque el combate fue relativamente breve, las fuerzas británicas requirieron gran cantidad de municiones, provisiones, combustible y otros elementos.

Las operaciones logísticas británicas se vieron dificultadas por las distancias hasta los depósitos y bases metropolitanas, la escasez inicial de buques y las existencias limitadas de ciertos materiales. Para dar apoyo a las operaciones británicas se utilizaron 45 buques mercantes que la marina británica denominó "STUFT" (Ships Taken Up From Trade: Buques Comerciales Incautados). Esta cifra comprendía diversos buques mercantes -contenedores, roll-on roll-off, de pasajeros, petroleros y varios buques afectados a tareas especiales, como por ejemplo el Uganda que realizaba un crucero para la juventud y que fue rapidamente transformado en buque hospital. El combustible era lo más importante desde el punto de vista logístico y casi un tercio de los buques STUFT eran petroleros. La mayoría de los buques mercantes fueron provistos inmediatamente con capacidad de reaprovisionamiento de combustible en el mar y terminales de comunicaciones vía satélite. 19 buques fueron equipados, además, para operar helicópteros (dos de ellos también trans-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

portaban Harrier). Algunos buques mercantes fueron equipados con cañones antiaéreos de 20 mm.

La Isla Ascensión, aproximadamente a mitad de camino entre Gran Bretaña y las Malvinas, servía como base de estacionamiento para las fuerzas británicas. Durante el conflicto, los británicos transportaron por vía aérea 5.800 personas y 6.600 ton. de pertrechos entre el Reino Unido y Ascensión, indicio de la magnitud del apoyo logístico con base en tierra necesario para una operación de la envergadura de la campaña de las Malvinas. En muchos aspectos, los problemas logísticos que afrontó la fuerza británica en las Malvinas fueron similares a los que tuvieron que afrontar las fuerzas navales norteamericanas destacadas en el Océano Indico desde 1979. La marina norteamericana introdujo ya algunos cambios en materia de planeamiento y operaciones logísticas, como resultado de esas enseñanzas y los está puliendo a la luz de la experiencia británica.

Si bien la marina norteamericana proyecta, conjuntamente con la administración marítima, utilizar buques mercantes de línea y unidades de la Fuerza de Reserva Alistada (RRF), es preciso perfeccionar la autodefensa, la aviación y otros sistemas navales para los buques mercantes así empleados (una importante inicativa de la Administración Reagan ha sido aumentar el tamaño de la RRF elevándola de 29 buques mercantes a 77 -todos capaces de ser acti-

Nº ....

Letra ....



vados en un plazo de 5-10 días). La marina norteamericana ha desarrollado el concepto Arapaho para operar helicópteros desde buques contenedores y ha evaluado y probado el material en el mar. Los resultados indican que la operación es factible.

La magnitud del esfuerzo requerido a la flota mercante para que pueda concretarse una acción de la envergadura de la de las Malvinas sirve para destacar que sicbien es bastante difícil movilizar suficiente transporte marítimo estratégico para lograr un disuasivo convencional adecuado sería imposible entrar en un conflicto que planteara el tipo de desgaste provocado por la guerra submarina durante la Segunda Guerra Mundial. Las fuerzas navales aliadas sólo pueden defender las rutas marítimas asegurando una defensa ofensiva adelantada contra los submarinos.

Operaciones Submarinas

La marina argentina comenzó el conflicto teniendo en condiciones operativas dos de sus cuatro submarinos: un submarino diesel-eléctrico relativamente nuevo, de construcción alemana y un ex-submarino norteamericano tipo Guppy construído durante la Segunda Guerra Mundial. El submarino Guppy Santa Fé, que estaba presente cuando las tropas argentinas desembarcaron en las Malvinas, fue puesto totalmente fuera de combate por las fuerzas británicas frente a las Georgias del Sur el 25 de abril.

El submarino de construcción alemana San Luis, terminado en 1974, realizó un patrullaje estimado en 36 días durante el con-



flicto. El San Luis se habría ubicado y habría operado en el área donde se hallaba el grueso de la fuerza de tareas. Sin embargo, no pudo atacar con éxito debido a problemas materiales. El panel principal de control tiro de los torpedos no funcionaba y los defectos en el cableado del panel de apoyo hicieron que todos los torpedos fueran mal apuntados. El submarino argentino tipo 209 Salta no pudo navegar durante el conflicto por problemas en sus motores Diesel. Durante ese lapso la fuerza británica hizo numerosos contactos probables con el San Luis, sin éxito.

La capacidad de un moderno submarino diesel-eléctrico para atacar a una fuerza de tareas que está practicamente inmóvil para operar en un área específica no es sorprendente. Estos submarinos son extremadamente silenciosos cuando operan a muy baja velocidad y, por lo tanto, se requieren helicópteros, defensa antisubmarina, de superficie y subsuperficie cuando una fuerza de tareas debe circunscribirse a un área limitada.

La marina norteamericana sigue convencida de que los submarinos diesel-eléctricos, por útiles que puedan resultar en estas áreas circunscriptas, no ofrecen una buena relación costo-efectividad para las misiones navales norteamericanas. Todo sería diferente si nuestras marinas aliadas no contaran con más de 100 modernos submarinos diesel-eléctricos para cumplir estas responsabilidades.

A medida que escalaba la crisis en el Atlántico Sur, a

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



fines de marzo se enviaron a Malvinas tres submarinos nucleares de ataque británicos. Su capacidad de recorrer tan larga distancia a gran velocidad le permitió al Reino Unido establecer una zona de exclusión de 200 millas náuticas de radio, medidas desde el centro de las Malvinas, al principio del conflicto. Los SSN comenzaron a hacer cumplir de inmediato esta zona de exclusión para impedir que los buques argentinos pudieran reforzar el destacamento de las Malvinas. Tuvieron éxito. El 7 de mayo el gobierno británico advirtió que cualquier buque argentino que fuera avistado a más de 12 millas de la costa argentina sería considerado hostil y quedaría expuesto al ataque. Finalmente, la marina británica destacó cinco SSN y un submarino diesel-eléctrico (el HMS Onyx) en el Atlántico Sur. Uno de estos SSN, el HMS Conqueror, fue enviado a Georgias del Sur a fines de abril para asegurar que los buques argentinos no interfirieran en la recuperación de las islas por parte de la infantería de marina británica. A la semana siguiente, el Conqueror interceptó y hundió al crucero argentino General Belgrano, empleando torpedos a vapor de hace 50 años. Luego del hundimiento del Belgrano, la marina argentina se puso a buen resguardo y no volvió a la acción. De tal modo, puede decirse que la eficacia de los SSN eliminó de la guerra a la marina argentina.

Supervivencia de los Buques

Ninguna defensa en profundidad, por más eficaz que sea, puede considerarse impenetrable. Por mejores que sean los buques de

guerra deben construirse de modo que puedan absorber fuertes impactos sin dejar de combatir. La batalla de las Malvinas abunda en este tipo de enseñanzas, que deben ser asimiladas nuevamente.

General Belgrano: El crucero Belgrano fue hundido por un SSN británico que le disparó dos torpedos Mark VIII diseñados hace 50 años, cada uno de los cuales llevaba una carga explosiva de 750 libras. El mal estado del viejo crucero de 44 años, y el escaso adiestramiento en control de averías de la tripulación hizo que el buque se inundara y hundiera rápida e incontrolablemente.

Bajas Británicas: Los británicos perdieron un destructor por un incendio iniciado por una cabeza sin detonar de un misil Exocet; otro destructor por bombardeo; dos fragatas por bombardeo; un buque de desembarco por bombardeo; un buque contenedor por un incendio provocado por un misil Exocet que no detonó. Además, durante el conflicto resultaron dañados dos destructores británicos, 14 fragatas y un buque de desembarco, todos por ataques aéreos argentinos con bombas y cohetes, salvo el destructor Glamorgan, que fue averiado por un misil Exocet lanzado desde tierra.

Hubo mucha discusión acerca del uso del aluminio en la construcción de buques de guerra y sus efectos en la supervivencia de los mismos. El aluminio se usa en los buques británicos y americanos para mamparos no-estructurales, escaleras y conductos de ventilación. Casi todos los buques norteamericanos construídos después de la Segunda Guerra Mundial tienen superestructuras de alu-

minio por el ahorro de peso que éstas significan, lo cual es de especial importancia cuando se transportan antenas radar y otros equipos que van bastante elevados en relación con sus respectivos centros de gravedad.

El Sheffield -que se perdió en un voraz incendio luego de recibir el impacto de un Exocet que no detonó- tenía superestructura de acero, aunque algunas de las fragatas británicas las tienen de aluminio. No hay pruebas de que el uso del aluminio haya contribuído a la pérdida de ningún buque de guerra británico. La decisión de proveer de superestructura de acero a los nuevos destructores norteamericanos clase Arleigh Burke (DDG 51) se tomó mucho antes del conflicto de las Malvinas.

En líneas generales, los buques de guerra norteamericanos tienen mejores sistemas de control de averías y lucha contra incendios que los de otras marinas. El constante adiestramiento en el mar y en tierra de las tripulaciones en las técnicas de control de averías, sigue siendo fundamental en la instrucción de la marina norteamericana, puesto que las enseñanzas de las batallas del Pacífico de la Segunda Guerra Mundial las aprendimos a un costo muy elevado. La eficacia quedó demostrada en varias catástrofes ocurridas en tiempos de paz, siendo la última el choque e incendio del Nimitz en julio de 1981. La experiencia británica en las Malvinas, especialmente en relación con ciertos procedimientos y materiales de construcción nos ha llevado a revisar procedimientos



de control de averías y técnicas de construcción, especialmente para nuestros buques más pequeños, tipo fragata.

En resumen, las Malvinas demuestran que los buques de guerra modernos pueden hacer frente a armas tales como los misiles crucero, pero deben tener una defensa en profundidad y capacidad para soportar impactos, resistir averías y seguir combatiendo. Por un lado, el Sheffield no estaba en zafarrancho de combate, no estaba preparado para resistir averías y finalmente se perdió, a pesar de que el misil no detonó. El destructor Glamorgan, por el contrario, sí recibió el impacto de un misil Exocet y aunque el incendio resultante y las esquirlas que saltaron provocaron 13 muertes, el buque pudo seguir operando con el armamento y los sistemas de armas intactos porque estaba preparado.

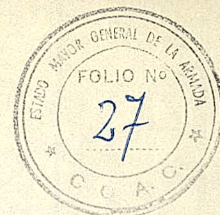
Reglas del Combate

Contrariamente a lo ocurrido en guerras anteriores hay una nueva enseñanza que aprender de las Malvinas: en una era de modernas computadoras y comunicaciones satélite, debe prestarse mucha atención al comando, control y a las reglas del combate. Primero, durante la guerra los modernos sistemas de comunicaciones pueden proveer a los operadores un verdadero torrente de comunicaciones. El comandante británico en el campo de batalla a veces se veía abrumado por el volumen de información y las órdenes que llegaban hasta su buque insignia. Debe prestarse mucha más atención al ordenamiento de las comunicaciones en futuros conflictos. Esto cons-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



tituirá un grave problema potencial, en la medida en que las fuerzas norteamericanas modernicen las comunicaciones en todos los niveles, pues toda la información debe canalizarse hacia los encargados de adoptar decisiones en el campo de batalla. Segundo, estas eficaces comunicaciones de tiempo real hacen que los altos mandos caigan en la tentación de micro-manejar las operaciones en el campo de batalla. Esto no parece haber causado inconvenientes a la fuerza británica gracias a una prudente delegación de autoridad en el comandante del campo de batalla por parte de las autoridades nacionales y de los políticos a cargo de las decisiones. Esta delegación de autoridad lleva implícita la necesidad de efectuar un análisis cuidadoso a través de reglas de combate previamente aprobadas. Esto es particularmente importante para las fuerzas norteamericanas desde hace décadas en la avanzada en situaciones de crisis. En la actualidad esto se hace más notorio porque como bien lo expresara el Almirante Gorshkov "la lucha por la primera salva" reviste enorme importancia.

Disponibilidad de Municiones

Las Malvinas es otro recordatorio, que se da en todas las guerras desde Corea, de que los niveles de consumo de armas de alta tecnología exceden siempre los cálculos más generosos de los planificadores. La rendición de los argentinos se habría producido justo en el momento en que las fuerzas británicas agotaban sus municiones.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



Los expertos en planificación norteamericanos se sorprenden cuando el Congreso norteamericano afirma que la defensa recibe demasiado apoyo presupuestario ya que, después de 15 años de abandono, no estamos en condiciones de llenar los lanzadores y magazines de nuestra flota activa de 514 buques con municiones de alta tecnología ni siquiera una vez.

Otra importante enseñanza que Estados Unidos tiene que extraer de las Malvinas es el hundimiento británico del Belgrano con torpedos de hace 50 años. Como dadas las actuales limitaciones de fondos no es posible adquirir suficientes municiones nuevas, debemos aprovechar al máximo la generación más antigua de armas todavía útiles, en lugar de descartarlas o venderlas como se hacía hasta hace poco.

Operaciones Anfibias

El objetivo de la Operación Corporate británica fue recuperar las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. La principal operación anfibia se efectuó en las Malvinas. Las fuerzas de desembarco británicas, compuestas por efectivos de la infantería de marina y del ejército británicos, fueron transportadas a las Malvinas en un reducido número de buques anfibios especializados tipo LST y LPD y en gran cantidad de buques mercantes.

Gracias a una buena planificación, capacitación y buena suerte, los principales desembarcos en San Carlos fueron realizados sin oposición inicial. Esto ilustra las siempre olvidadas venta-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

jas del asalto anfibio con respecto a la oposición. Si bien en la era de la inteligencia y las modernas comunicaciones es difícil lograr la sorpresa estratégica, lo que sí se puede lograr es la sorpresa táctica y desembarcar "donde no están". Por ejemplo, una brigada anfibia de infantería de marina que llegue a la costa de los cabos de Virginia a la hora del crepúsculo podrá desembarcar en cualquier lugar entre el extremo de Long Island y Cabo Hatteras antes de la madrugada.

Los británicos estaban en gran desventaja para efectuar sus desembarcos anfibios en Malvinas porque no tenían superioridad aérea. Los portaaviones norteamericanos brindarían superioridad aérea para cubrir cualquier desembarco anfibio norteamericano.

Los desembarcos en San Carlos, que comenzaron en la oscuridad a las 0340 hora local, estuvieron a cargo de 16 embarcaciones de desembarco que trasladaban efectivos y equipos desde los buques estacionados frente a la costa hasta la playa. Al amanecer, los helicópteros embarcados comenzaron a colaborar con los viajes de ida y vuelta hasta la playa. La cabecera de playa británica estaba firmemente establecida para la tarde, cuando comenzaron los ataques aéreos argentinos. Los posteriores desembarcos anfibios realizados en Fitzroy tampoco tuvieron oposición inicial pero, a diferencia de los desembarcos en San Carlos se realizaron por la noche y con mala visibilidad. Cuando el tiempo mejoró dos buques anfibios fueron gravemente averiados por los ataques de la aviación.

Sir G y Sir T

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



La experiencia británica demostró que las embarcaciones anfibias pueden sobrevivir ataques aéreos aunque no sin sufrir pérdidas. La mayoría de los buques mercantes utilizados para transportar tropas y materiales a las Malvinas estaban equipados con unos pocos cañones de 20 mm. Los dos grandes buques británicos de asalto anfibio clase Fearless tenían misiles Sea Cat y cañones de 40 mm. así como CME, incluyendo chaffs. Pero los buques logísticos de desembarco, más pequeños, sólo llevaba instalados cañones livianos.

Los buques anfibios artillados de la marina norteamericana están siendo equipados con variantes del SLQ-32 y chaffs y podrían tener una significativa capacidad contra el mismo nivel de amenaza. La marina norteamericana estudia la posibilidad de equipar con sistemas de autodefensa incorporados a los buques mercantes que pueden ser convocados a prestar apoyo a las operaciones anfibias norteamericanas.

Actualmente la marina norteamericana tiene varias veces la capacidad de transporte anfibio británica con 60 buques anfibios bastante más grandes que los correlativos tipos británicos, además de 4 buques en la Fuerza Naval de Reserva. Además, uno de los más grandes adelantos ha sido la creación de los buques de preposicionamiento marítimo, Takx, 13 de los cuales ya fueron encargados. Esto permitirá trasladar tres brigadas anfibias de infantería de marina hasta un lugar donde no haya oposición. Ade-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

más, la administración Reagan ha proyectado aumentar su capacidad de transporte actual, equivalente a una fuerza anfibia de infantería de marina (MAF) llevándola a una MAF más una MAB de transporte anfibio adicional. En el actual plan quinquenal hay 12 buques clases LSD-41 y LHD-1; estos últimos pueden convertirse en portaaviones para unidades V/STOL.

Apoyo de Fuego Naval

Las Malvinas volvieron a ejemplificar el valor esencial del apoyo de fuego naval. Durante la batalla, 17 fragatas y destructores británicos que llevaban en total 21 cañones de 4,5 pulgadas hicieron 7.900 disparos en apoyo de los desembarcos y de las posteriores operaciones terrestres. Este fuego sirvió de apoyo a las tropas amigas, suprimió el fuego enemigo, destruyó los aviones y provisiones enemigas en el terreno y deterioró seriamente la moral de los defensores. Los británicos estaban limitados por el calibre de sus cañones y, por lo tanto, tenían circunscripto el alcance y el poder de fuego. La flota norteamericana posee enorme cantidad de cañones de cinco pulgadas y para el presupuesto de 1984 recomienda la obtención del proyectil laser de 5 pulgadas que aumentará considerablemente la capacidad de destrucción con un solo disparo del fuego naval.

El fuego de apoyo naval tuvo un gran aumento en diciembre, cuando el acorazado New Jersey fue devuelto al servicio 5 semanas antes de lo previsto y sin exceder las limitaciones presupuesta-



rias. Este buque puede lanzar 803 ton. de diversa munición de 16 y 5 pulgadas en el breve lapso de 30 minutos. Equivale a 20 destructores modernos DD-963. Lleva más de 7.000 proyectiles en sus magazines. El acorazado Iowa será entregado a la flota a principios de 1984, antes de lo previsto y dentro del presupuesto. En el cálculo de gastos de 1984 se han previsto los fondos para reactivar al USS Missouri y en el de 1985 se preverán los fondos necesarios para reactivar al USS Wisconsin. El alcance de 26 millas de los cañones de 16 pulgadas de la clase IOWA significa que el fuego naval puede cubrir el 90% de un objetivo militar situado en Cuba por ejemplo, y la mayoría de los aeropuertos fortificados de Corea del Norte.

Como resultado de nuestro análisis hicimos algunos cambios en el ritmo y alcances de ciertos programas de modernización de la flota y de modificación de buques. Algunos de estos cambios se contemplan en el presupuesto del Año Fiscal 84 y otros se incluirán cuando hayamos pulido nuestro análisis y nos preparemos para el programa naval del Año Fiscal 85.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

ARMADA ARGENTINA

Nº 17/83.
Letra SGEM,3TO

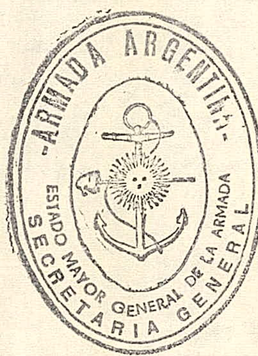
BUENOS AIRES, 20 de abril de 1983.

OBJETO: R/ elevación oficio POL 6486/83 Cde. 480.

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE.

Por orden del señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA, agregado elevo para conocimiento fotocopia del Oficio POL N°6480 /83 Cde. 480 y fotocopia de la traducción no oficial referente al conflicto por las Islas Malvinas.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.



ROBERTO B. DE LA CRUZ
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
SECRETARIO GENERAL INTERINO DEL
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA



Nº 6116 7 13 Cdo. 410
Letra POL



Ministerio de Defensa

BUENOS AIRES, de abril de 1983

SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de remitir para su conocimiento, fotocopia de la declaración que efectuara el Secretario de Marina de los EE.UU. John F. Lehman, ante el Subcomité de las Fuerzas Armadas de la Cámara de Representantes, el día 3 de febrero ppdo., con relación al conflicto por las Islas Malvinas.

Acompaño asimismo, fotocopia de su traducción no oficial.

Saludo a Ud. con la mayor consideración.



Dr. HORACIO FERNANDEZ DELPECH
SUBSECRETARIO DE DEFENSA

AL SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
VICEALMIRANTE D. CARLOS PABLO CARPINTERO
S. / D.

LECCIONES E IMPLICANCIAS DEL CONFLICTO POR LAS ISLAS MALVINAS

INTRODUCCION

El conflicto de las Islas Malvinas fue la primera guerra verdaderamente naval desde el conflicto en el Pacífico en la 2da. Guerra Mundial.

Al tratar de relacionar las lecciones - y hay muchas para aprender del conflicto por las Islas Malvinas - con un conflicto potencial con la Unión Soviética, necesitamos primero considerar la guerra en términos absolutos y luego considerarla a la luz de las capacidades de la Unión Soviética.

La lección esencial de las Malvinas es la confirmación de que hubiésemos estado bien preparados para un hecho similar.

La armada de los Estados Unidos es apropiada para acciones de largo alcance de este tipo en cualquier lugar del globo.

La mayor parte de lo que ocurrió confirma los supuestos adoptados en nuestro programa de expansión naval.

Nuestros esfuerzos se basan en casi 40 años de experiencia en operaciones navales, posteriores a la 2da. Guerra Mundial, durante la paz o en hostilidades, con operaciones amplias y sostenidas en Europa, Asia y en el Océano Indico, a menudo bajo tensas condiciones regionales y en estrecha proximidad de las fuerzas de operaciones soviéticas.

Los hechos ocurridos diariamente en el conflicto de las Malvinas están siendo estudiados con gran detalle por sus lecciones en muchas áreas importantes. El Almirante SMALL, el General KELLY y yo trataremos los más relevantes incluyendo los tres acerca de los cuales el Comité ha expresado preocupación especial.

///.

PERSONAL

Como en casi todas batallas recogidas en la historia documentada, la actuación, el entrenamiento y la moral del personal involucrado fueron los determinantes mas importantes del resultado. Las Fuerzas argentinas confiaron excesivamente en la conscripción y tenían un nivel de experiencia muy bajo. Sus Fuerzas Armadas son entrenadas principalmente para seguridad interna y defensa de fronteras.

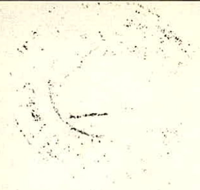
Las Fuerzas Británicas, a semejanza de las estadounidenses están integradas enteramente por voluntarios. Ellas poseían un nivel de experiencia considerablemente mayor. Su entrenamiento y ejercitación se encuentran orientados para el combate contra Fuerzas Armadas soviéticas, más numerosas y sumamente armadas. Los británicos participan generalmente en una amplia variedad de ejercicios militares ofensivos y defensivos de la OTAN. La actuación y moral del personal fue alta por igual en todas las unidades de las Fuerzas Británicas.

Los pilotos de la Armada y Fuerza Aérea Argentina actuaron en forma extramadamente efectiva, demostrando un alto grado de destreza y coraje. La mayoría de los 12.000 soldados argentinos de tierra, eran jóvenes conscriptos del ejército inexpertos. Los aproximadamente 1.000 marinos argentinos que tomaron parte en el conflicto mostraron un nivel de experiencia y moral considerablemente más alto que el de sus compañeros del Ejército. La comparación entre las planificaciones de Estado Mayor, apoyo logístico, empleo de tropas y circunstancias generales de combate de las tropas terrestres indican una ventaja británica sustancial en lo que respecta a liderazgo antes y durante la batalla.

INTELIGENCIA

Luego del tema del personal, el de inteligencia parece haber sido el determinante más importante del resultado de la batalla.

///.



///.

Proveniente de fuentes técnicas y otras fuentes, las Fuerzas Británicas tuvieron a su disposición una información sustancialmente mejor en lo que hace a los niveles del poder argentino y los despliegues, las tácticas e intenciones que las Fuerzas Argentinas tenían con respecto a las del Reino Unido.

Algunos observadores entendidos se atreven a decir que sin ese elemento sustancial, el resultado se hubiese invertido. La experiencia de las Malvinas ha mostrado la necesidad de tener información exacta y actualizada sobre las capacidades de los sistemas de armas y de sensores en todo el mundo, ya pertenezcan a aliados o a adversarios potenciales, como así también poseer creciente empeño en la recolección y análisis de información acerca de todas las amenazas potenciales, no solamente sobre la amenaza mayor, la Unión Soviética.

DEFENSA EN PROFUNDIDAD

Existen limitaciones obvias al extrapolar comparaciones útiles de un conflicto muy limitado. Solamente se lanzaron conco misiles anti-barcos y únicamente durante raids diurnos, contra fuerzas marítimas que carecían de cobertura aérea. El éxito repetido de la aviación argentina al penetrar las defensas británicas y atacar las fuerzas de mar y tierra, provee de una base razonable para extraer algunas lecciones. La flota británica carecía de una verdadera defensa aérea en profundidad, incluyendo la clave esencial de una alarma aérea temprana y una defensa aérea de largo alcance con capacidad de misiles múltiples. Ninguno de los aviones que con base en territorio continental argentino acertaron a los barcos británicos, pudo haber hecho cosa semejante si hubiesen existido portaaviones ampliamente pertrechados. Una vigilancia aérea acabada, interceptores, aviación antisubmarina y bombarderos de ataque (para todo tiempo) hubiesen marcado una diferencia. Los británicos se vieron trabados además por la falta en su flota de radares modernos, sistemas de identificación de blancos, sistemas de manejo de datos y de equipo de guerra electrónico.



///.

La defensa aérea exterior raramente consistió en más de cuatro SEA HARRIERS, cada uno con un radar interceptor de corto alcance y con sólo dos misiles aire-aire. Debido a la distancia de las bases de patrulla de las fuerzas británicas, los SEA HARRIERs tenían capacidad para mantener su posición por sólo 20 minutos. Los sistemas británicos tales como el de los misiles SEA DART y SEA WOLF, generalmente actuaron contra los inevitables atacantes que penetraron esta delgada barrera aérea de defensa, mejor de lo que se esperaba, pero los barcos combatientes de la flota carecieron de armas automáticas de corto alcance para repeler a los atacantes de cerca.

Es cierto que los buques del tipo de los mercantes tienen poca o ninguna defensa. Se perdieron dos detructores, dos fragatas - todos equipados con misiles y cañones - un buque de desembarco y un mercante, otros nueve buques fueron alcanzados por bombas que, de haber explotado, hubiesen causado su destrucción. El hecho de que no hayan detonado fue tanto un tributo al coraje de los pilotos argentinos por efectuar los ataques tan de cerca como una lección respecto a que la falta de atención a las ordenanzas sobre espoletas pueden incidir negativamente en la mejor de las actuaciones militares. Tres buques fueron alcanzados por misiles anti-buque y dos se perdieron pero a causa del fuego y no de la explosión de éstos. Concretamente, los misiles que dieron en el HMS SHEFFIELD y el ATLANTIC CONVEYOR fallaron en detonar probablemente. Continuamos estudiando estos ataques, las tácticas empleadas y los sistemas de armamento involucrados - con vistas al perfeccionamiento de nuestros propios sistemas de defensa y estamos trabajando por una más rápida instalación de sistemas antimisiles como el SEA SPARROW de la OTAN, VULCAN, PHALANX y el sistema RAM (Rolling Airframe Missile). Es importante recordar que debido a su sistema de alarma muy superior y capacidad en cuanto a batallas aéreas, el porcentaje de inconvenientes para una fuerza estadounidense sería mucho más bajo que en las MALVINAS.

///.

///.

Aquellos que hubiesen podido penetrar, aún deberían enfrentar un montaje de ajustadas capas de defensa (close-in) mucho más compacto y capaz que el que los británicos pudieron presentar.

Quedó ampliamente demostrada la necesidad de contar con sistemas de alarma de amenazas pasivas y sistemas de "simulación" como el CHAFF. El gasto en CHAFF, para confundir radares acerca de aviones y misiles, fue muy alto. Sobre la base de la experiencia de las Malvinas estamos evaluando la necesidad de incrementar las asignaciones de CHAFF en los barcos de la marina estadounidense y también la táctica para su empleo.

El equipo de guerra electrónica, para perturbar los sistemas enemigos y para detectar radares y comunicaciones del enemigo, jugó un papel en el conflicto. También en este aspecto la marina de los Estados Unidos está examinando el requerimiento en cuanto a expansión de la guerra electrónica a la luz de las amenazas mucho mayores que encara.

BUQUES GRANDES VERSUS PEQUEÑOS

Una de las lecciones más evidentes del conflicto de las Malvinas es que buques más pequeños, más baratos y menos eficazmente armados pueden resultar una falsa economía a causa de su mayor grado de vulnerabilidad, tal como lo demostró la pérdida de los cuatro buques de la armada real.

Si cualquiera de los 14 ataques exitosos contra los buques británicos hubiese alcanzado al Acorazado NEW JERSEY, no le habría infligido daño suficiente como para impedirle continuar las operaciones. El EXOCET que hundió al SHEFFIELD, por ejemplo, hubiese hecho literalmente saltar la coraza de 17 pulgadas del NEW JERSEY. Uno recuerda asimismo numerosas situaciones similares en la 2da. guerra Mundial como cuando el SOUTH DAKOTA continuó operando habiendo recibido 45 ataques de un cañon naval de 8 pulgadas o cuando el Acorazado Japonés MUSASHI siguió navegando después de haber recibido 14 torpedos y 22 grandes bombas.

///.

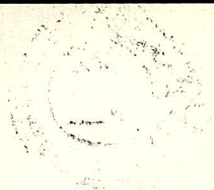
///.

Ninguno de los ataques sufridos por los buques británicos hubiese podido penetrar en el espacio vital de un portaaviones de los Estados Unidos . Por el contrario, los portaaviones más pequeños utilizados por el Reino Unido, son mucho más vulnerables y proclives a la pérdida total a causa de torpedos, misiles o ataques con bombas porque carecen de cascos (ulls) múltiples y blindaje; de un sistema eficaz de control de averías de los sistemas protectores de lanzamientos que poseen los portaviones estadounidenses de gran tamaño.

Los portaviones británicos pequeños, aunque bien diseñados y tripulados profesionalmente, son incapaces de adecuarse a la aviación moderna de eficaz desempeño. Ellos apenas pudieron proveer el mínimo poder aéreo suficiente para apoyar la recuperación de las Malvinas. A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los SEA HARRIER, los británicos nunca establecieron algo parecido a un control aéreo sobre las Malvinas. Hasta la aviación de transporte argentina pudo aterrizar en Puerto Stanley justamente hasta la noche anterior a la rendición. Sin embargo afortunadamente para los británicos, la guerra aérea estuvo restringida al día, lo que significó solo un lapso de 8 horas sobre 24.

Un portaaviones estadounidense hubiese podido mantener una PAC (Patrulla aérea de combate) más idónea en posición durante todo el día de haber sido necesario y nuestras fuerzas hubiesen sufrido pérdidas mucho menores c general por su magnitud, aptitudes y protección.

En tiempo de paz, los dos portaviones británicos alojan solo cinco SEA HARRIERS y de 9 a 12 helicópteros antisubmarinos SEA KING cada uno - El HERMES, el mayor de ambos, desplazó alrededor del 30 por ciento de uno de nuestros portaviones clase NIMITZ y aunque la dotación aérea fue acrecentada, literalmente apiñada a bordo para el conflicto de las Malvinas, ésta fue de aptitudes muy limitadas: una docena de SEA HARRIERS, media docena de RAF HARRIERS y un pequeño número de helicópteros ASW



///.-

Compárese esto con la dotación de un portaaviones estadounidense, con 80 o más aviones de alas fijas y una docena y media de helicópteros grandes.

Los portaaviones más pequeños se mantienen menos. Los pequeños portaviones británicos V/STOL, propulsados por turbinas a gas o, en el caso del HERMES, turbinas a vapor, tienen una capacidad limitada pués requieren realimentación más a menudo. También tienen una capacidad limitada de almacenaje a bordo para artillería. En las Malvinas ambos buques tenían las pistas de aterrizaje sobrecargadas con montones de bombas, misiles y tanques de combustible que no pudieron ser ubicadas en las santabárbaras, haciéndolos de esta forma en verdad muy vulnerables si alguno de los atacantes argentinos los hubiese localizado. Por el contrario, los portaviones nucleares estadounidenses, no solamente tienen virtualmente una ilimitada duranción de vapor sino que también pueden cargar miles de toneladas de municiones y respuestos de la aviación embarcada para meses. Además, nuestros portaviones tienen a bordo capacidad para efectuar reparaciones que no pueden ofrecer un portaaviones más pequeño. Los dos portaaviones pequeños juntos, tenían capacidad para que operaran solamente 30 aviones V/STOL y alrededor de una docena de helicópteros ASW en el momento pico del combate.

Esto significa alrededor de 50.000 tn. en portaaviones para operar un tercio del número de aviones que nosotros cargamos en un portaviones de 90.000 tn.

ACTUACION DE LA AVIACION:

V/STOL HARRIER: Los HARRIER del Reino Unido, tanto los de la Armada Real como los RAF, tuvieron una seguridad y versatilidad sorprendentes durante la batalla. Los 28 SEA HARRIER hicieron más de 1.300 salidas en 44 días, en defensa de la flota. Su eficacia fue excepcionalmente alta - de casi el 90 %.

///.

Menos del uno por ciento de las misiones planificadas fueron anuladas a causa de encontrarse los aviones fuera de servicio. El radar y el sistema de control de armas de ataque en el SEA HARRIER demostraron ser confiables y versátiles pero de corto alcance. En combate aéreo, los SEA HARRIER destruyeron al menos 20 aviones argentinos, de los cuales 16 fueron atacados con misiles SIDEWINDER de producción estadounidense. En muchos casos los SEA HARRIER atacaban aviones que, en su mayoría, operaban en el límite extremo de su alcance, y no les era posible maniobrar si querían retornar a sus bases con serguridad. En forma similar, los SEA HARRIER disponían de un tiempo limitado sobre el objetivo para llevar a cabo su misión y una cantidad limitada de armamento de ataque aire-aire. Se vieron también en gran desventaja por la falta de un adecuado control radar que permitiera vectorearlos para intercepciones.
Sólo en una ocasión aviones argentinos intentaron iniciar un combate aéreo contra los SEA HARRIER.-

La performance de ambos tipos de avión HARRIER (los de la Marina Real y los de la Real Fuerza Aérea), fue menos impresionante en misiones de tipo aire-tierra. En forma conjunta dispararon alrededor de 200 bombas de propósitos generales, incluyendo sólo 4 de sistema de guiado por láser, y que tuvieron en efecto mínimo sobre el resultado de los combates en tierra.

Cuatro SEA HARRIER y uno de la Real Fuerza Aérea se perdieron por accidente en operaciones, y dos SEA HARRIER y tres RAF HARRIER se perdieron por acciones del enemigo, pero ninguno en combate aéreo.

El avanzado HARRIER AV-8B suministrado a la Infantería de Marina de los EE.UU., jugará un rol muy diferente pero igualmente versátil, en apoyo de acciones navales. Se está optimizando para gran variedad de misiones y apoyo aéreo cercano desde sitios no preparados. Una cabina de pilotaje totalmente nueva y un aumento en el control reducirán en forma sustancial el al

///.

to promedio de accidentes sufridos por los primeros modelos de HARRIER, mientras que el alcance y la carga útil serán practicamente duplicados.

HELICOPTEROS:

Los helicópteros fueron sin ningún lugar a dudas, el más valioso elemento de éxito de la aviación de las Fuerzas Británicas. Fueron utilizados exitosamente como plataforma de lanzamiento de misiles anti-buque, para reabastecimiento en el mar, apoyo logístico, transporte de tropas, transporte de aprovisionamientos de equipo al campo de batalla, comando y control, incursiones comando, y muchas otras funciones. Tres de los cuatro helicópteros que levantan cargas pesadas CHINOOK se perdieron en el hundimiento del ATLANTIC CONVEYOR, resultando de esto, una severa merma en la movilidad del equipo pesado. Desde el conflicto, el Reino Unido ha desarrollado un sistema de radar de alerta aérea temprana que ha instalado en algunos helicópteros SEA KING y se operan rutinariamente.

Las FF.AA. argentinas utilizaron sus helicópteros casi enteramente para apoyo logístico en el campo de batalla, apoyo de servicio, y reconocimiento.

AVION DE BOMBARDEO/ATAQUE VULCAN:

Despegando desde la Isla de Ascensión, la Real Fuerza Aérea llevó a cabo un total de cinco misiones de combate con jets bombarderos estratégicos VULCAN contra las Islas Malvinas. Tres misiones aéreas de un sólo avión con cada VULCAN transportando 21 bombas de 1.000 libras atacaron el aeropuerto de Puerto Argentino. Dos misiones equipadas con misiles anti-radar atacaron las instalaciones de radar argentinas. Cada una de estas misiones requirió múltiples reaprovisionamientos en vuelo, y virtualmente no hizo impacto ni en las instalaciones de radar ni en el campo de aterrizaje. Ambas instalaciones continuaron operando hasta el último día de la guerra.

///.

C-130 HERCULES:

El venerable HERCULES proveyó el apoyo aéreo logístico tanto para el Reino Unido como para la Argentina durante el conflicto. Fueron operados como reaprovisionadores aéreos de combustible, se reaprovisionaron a sí mismos, realizaron lanzamientos de aprovisionamientos críticos en el mar y en tierra, con una gran confiabilidad para ambos bandos.

A-4 SKYHAWK:

La Armada Argentina y la Fuerza Aérea operaron 64 SKYHAWK, aviones ligeros de ataque con efectos considerables, e infrigiendo la mayor parte de los daños a la flota británica.

SUPER ETENDARD:

La Armada Argentina operó cinco bombarderos SUPER ETENDARD (el equivalente en capacidad al A-7E norteamericano) Fueron muy efectivos como plataforma de lanzamiento de misiles EXOCET con su radar de ataque y sistema de navegación inercial que les permitió un acercamiento a baja cota, una levantada brusca para disparar y un inmediato retorno. Argentina no arriesgó estos aviones en bombardeo convencional contra los blancos.

LOGISTICA:

El viejo aforismo que dice que los aficionados hablan de estrategia mientras que los profesionales lo hacen de logística se puso nuevamente de manifiesto en la guerra por las Malvinas. El resultado de la batalla puede ser visto como un fracaso de la logística argentina y un gran éxito en el caso de Gran Bretaña. Seguidamente a la captura de las Islas Malvinas, Argentina abarrotó las islas con tropas y provisiones. Se acumuló un inmenso arsenal de armas y municiones. El comando argentino en Malvinas, de todas maneras, fue incapaz de distribuir

///.



///.-

las provisiones y las armas en forma apropiada y, como consecuencia de esto, las tropas acantonadas en las afueras de los centros de aprovisionamiento tuvieron serias dificultades por la escasez de elementos esenciales que sobraban en los centros mencionados. Una vez que la fuerza de tareas británica arribó al área, el aprovisionamiento por mar cesó y solo pudo ser hecho por vía aérea. Estos vuelos de reaprovisionamiento se llevaban a cabo desde el continente hasta Puerto Argentino, en horas de la noche, durante el lapso que duró el conflicto y hasta la tarde misma de la rendición. Solo uno de estos vuelos de aprovisionamiento fue interceptado y destruído por los británicos, mientras que todos los esfuerzos de los HARRIERs con base en los portaaviones y los VULCAN que volaron en misión desde la Isla de Ascención para destruir el campo de aterrizaje de Puerto Argentino fracasaron.

A pesar de que la batalla fue relativamente breve, las fuerzas británicas requirieron enormes cantidades de provisiones, municiones, combustibles y otros abastecimientos.

El sistema logístico británico se vió dificultado por las distancias existentes esntre el teatro de operaciones y las bases y depósitos de abastecimientos. Una falta inicial de naves, y algunas limitaciones en la cantidad de ciertos materiales. Cuarenta y cinco buques mercantes fueron retirados de sus misiones comerciales por la Armada Real para realizar tareas de apoyo a la flota en operaciones. Incluían una variedad de buques mercantes tales como: porta-containers, roll-on roll-off, de pasajeros, buques tanque y algunos para propósitos específicos, tales como el crucero de placer UGANDA, que fue rápidamente acondicionado como buque-hospital. El combustible fue uno de los más delicados puntos del sistema logístico, un tercio de los buques mercantes requisados eran buques-tanque. La mayoría de los buques requisados fueron acondicionados para tener capacidad de reabastecimiento de combustible en el mar, y terminales de comunicación por satélite. Diez y nueve buques fueron adaptados para transporte de helicópteros y base de operaciones de estos (dos de

///.



///.

los buques también transportaban HARRIER). Algunos fueron equipados con cañones antiaéreos de 20 mm.

La Isla de Ascención, aproximadamente a mitad de camino entre Gran Bretaña y las Malvinas, se utilizó como base para las fuerzas británicas. Durante el conflicto, el sistema logístico británico que incluyó el transporte aéreo de 5.800 efectivos y 6.600 toneladas de abastecimientos desde el Reino Unido hasta Isla de Ascención, nos indica la magnitud del apoyo logístico con base en tierra que es necesario para una operación como la campaña a las Malvinas. En muchas formas los problemas logísticos que se le presentaron a las fuerzas británicas fuera de las Malvinas fueron similares a aquellos que debió encarar la armada estadounidense destinada al Océano Indico desde 1979. La armada estadounidense ha instituído algunos cambios en la planificación y en las operaciones logísticas, como resultado de esas tempranas experiencias y haciendo reajustes de acuerdo a la experiencia obtenida por la armada británica. Si bien la armada estadounidense ha desarrollado planes conjuntos con la administración marítima para la requiza de buques mercantes y de la Fuerza de Reserva disponible, se requieren más esfuerzos para desarrollar la autodefensa, la aviación y otros sistemas navales para los buques mercantes empleados de este modo (una gran iniciativa por parte de la Administración Reagan ha sido incrementar la cantidad de buques mercantes de 29 a 77) todos previstos para ser puestos en servicio en el término de 5 a 10 días). La armada estadounidense ha desarrollado el concepto "ARAPAHO" de operación de helicópteros desde un buque rta container y ha evaluado y probado el material pesado en el mar. Demostró así, ser una operación confiable y factible.

La magnitud del esfuerzo requerido de la flota mercante antes de iniciar una operación de la envergadura de la que se llevó a cabo en Malvinas, deberá servir para subrayar el hecho de que aunque la tarea de movilización de suficientes transportes marítimos estratégicos para una adecuada disuación convencional es bastante difícil, sería imposible llevar a cabo un conflicto que suponga un desgaste como el que se sufrió por la lucha antisubmarina en la 2°Guerra Mundial. Las fuerzas navales aliadas solo pueden defender las rutas marítimas asegurando una activa defensa de tipo

ofensivo contra los submarinos.

OPERACIONES SUBMARINAS:

La Armada Argentina comenzó el conflicto con dos de sus cuatro submarinos en condiciones de operar. Uno relativamente nuevo, construído en Alemania, con propulsión diésel-eléctrica, y uno de tipo de los primeros US GUPPY construídos en la 2°Guerra Mundial. El submarino SANTA FE que estuvo cuando las tropas argentinas desembarcaron en Malvinas, fue totalmente puesto fuera de operaciones por la Armada Británica en las Georgias, el día 25 de abril.

El submarino SAN LUIS de construcción alemana, terminado en el '74, realizó un patrullaje de aproximadamente 38 días, durante el conflicto. Este parece haber sido localizado y operado en el área del grueso de la fuerza de tareas británica. Estaba de todas maneras impedido de llevar a cabo un ataque exitoso debido a fallas de material. El control principal de lanzamiento de torpedos del submarino no estaba operativo y el incorrecto cableado eléctrico del panel de fuego hacía que todos los torpedos que se lanzaran fuesen mal dirigidos. El submarino tipo 209 SALTA no operó durante el conflicto por problemas en sus motores diesel. La fuerza británica realizó algunos probables contactos con el SAN LUIS durante el período del conflicto pero ninguno con éxito.

No es sorprendente la capacidad e un submarino propulsado con motores diésel-eléctricos para combatir a una fuerza de tareas que está casi inmovilizada, operando en un área específica. Estos submarinos son extremadamente silenciosos cuando operan a baja velocidad, y es por esta razón que se requiere una cantidad sustancial de helicópteros, y material antisubmarino de defensa submarina y de superficie, cuando una fuerza de tareas debe restringirse a un área limitada.

La armada estadounidense sigue en el convencimiento de

///.

///.

que este tipo de submarinos con propulsión diésel-eléctrica a pesar de ser muy útiles en este tipo de operaciones, no lo son tan redätuables para las misiones navales de los EE.UU. por su costo en relación con el rendimiento. Este no sería el caso si no pudiésemos contar con más de 100 modernos submarinos de este tipo para desarrollar esas misiones en nuestras armadas aliadas.

La crisis aumentó a fin de marzo en el Atlántico Sur y tres submarinos atómicos británicos fueron despachados hacia el área Malvinas. Su capacidad de recorrer tales distancias a gran velocidad permitió al Reino Unido establecer una zona de exclusión de 200 millas náúticas tomando como referencia un radio desde el centro de las Malvinas al principio del conflicto. Los submarinos británicos comenzaron de inmediato a poner en vigor la zona de exclusión, para evitar que los buques argentinos pudiesen realizar reabastecimientos a las unidades destacadas en el archipiélago. Tuvieron éxito en esto.

El 7 de mayo el Gobierno del Reino Unido amplió dicha zona de exclusión extendiéndola a 12 millas desde las costas argentinas del continente, advirtiendo su gobierno que cualquier buque fuera de las 12 millas sería considerado hostil y por lo tanto suceptible de ser atacado. Finalmente el Reino Unido destinó cinco submarinos nucleares y uno propulsado por sistema diésel-eléctrico (HMS ONYX) al Atlántico Sur. Uno de los submarinos nucleares, el HMS CONQUEROR fue enviado a las Georgias para evitar que los buques argentinos interfiriesen en la recaptura de las islas por parte de los británicos, hacia fines de abril. A la semana siguiente, el CONQUEROR interceptó exitosamente y hundió al Crucero Argentino GENERAL BELGRANO, utilizando torpedos de vapor de 50 años de antiguedad. Después del hundimiento del GENERAL BELGRANO, la Armada Argentina efectivamente se retiró de la acción. De este modo la efectividad de los submarinos nucleares puede decirse que eliminaron a toda la Armada Argentina de la guerra.



SUPERVIVENCIA DE LOS BUQUES:

Ninguna defensa en profundidad, por más efectiva que resulte, puede ser considerada impenetrable. Así que, independientemente de lo buena que sea, los buques deben ser construidos como para soportar impactos importantes y continuar luchando. La batalla por las Malvinas es rica en tales lecciones a ser reestudiadas.

CRUCERO GENERAL BELGRANO:

Este crucero fue hundido por un submarino nuclear británico que disparó dos torpedos Mark VIII, diseñados hace 50 años cada uno de los cuales poseía una carga explosiva de 750 libras. Las pobres condiciones de material en que se encontraba el GENERAL BELGRANO y el limitado entrenamiento en el control de averías de la tripulación resultó en una rápida e incontrolable inundación y pérdida del buque.

PERDIDAS BRITANICAS:

Los británicos perdieron un destructor por un fuego que se inició por la cabeza de un misil Exocet que no explotó; un destructor, dos fragatas bombardeadas, un buque de desembarco bombardeado, un buque porta-containers incendiado por un misil Exocet que si detonó. Además dos destructores británicos, 14 fragatas y un buque de desembarco fueron dañados durante el conflicto, todos por ataques aéreos argentinos co bombas y cohetes, excepto el destructor GLAMORGAN, que fue dañado por un misil desde la costa.

Mucho se ha discutido sobre el resultado del uso del aluminio en construcciones navales y sus efectos en la supervivencia del buque. Se usa el aluminio en buques británicos y norteamericanos en mamparos no estructurales, escaleras y tubos de ventilación. Muchos navíos de guerra estadounidenses construídos después de la 2°Guerra Mundial tienen superestructuras de aluminio por su escaso peso, lo cual es particularmente importante cuando se trata de barcos que llevan antenas de radar y otros

equipos ubicados relativamente altos con respecto al centro de gravedad.

El SHEFFIELD que se perdió debido a un incendio incontrolable producido por un EXOCET que no detonó, tenía superestructuras de acero, aunque algunas fragatas británicas tienen superestructuras de aluminio. No hay prueba alguna de que el uso del aluminio contribuyó a la pérdida de algún buque de guerra británico. La decisión de dotar de superestructuras de acero al nuevo destructor ARLEIGH BURKE (DG51) fue tomada bastante antes del conflicto Malvinas.

En general, los barcos de guerra estadounidenses tienen equipos instalados que permiten un mejor control de averías y extinción del fuego que no poseen otras armadas. El entrenamiento constante en el control deaverías de la tripulación, tanto en el mar como en tierra, sigue siendo uno de los elementos fundamentales del entrenamiento naval norteamericano, lección aprendida a sangre y fuego durante las batallas del Pacífico en la segunda guerra mundial. La efectividad ha quedado demostrada en varias operaciones en época de paz, como cuando el portaaviones NIMITZ se estrelló e incendió en julio del '81. La experiencia británica en Malvinas en lo que se refiere a cierto material de contrucción y procedimientos, nos lleva a reconsiderar ciertas técnicas de construcción y procedimientos de control de daños, especialmente en lo que se refiere a nuestros buques menores, del tipo fragata.

En suma, el episodio de las Malvinas demuestra que los buques modernos pueden defenderse contra las armas modernas como los misiles de crucero, pero deben tener una defensa en profundidad, resistir impactos y continuar luchando. Por un lado el SHEFFIELD no estaba totalmente tripulado, no estaba preparado para soportar el daño y por último se hundió aunque el misil no detonó. Por el contrario el destructor GLAMORGAN fue alcanzado por un misil EXOCET que sí detonó, y aunque el fuego y la metralla mataron a 13 hombres el barco estaba en condiciones de seguir operando con el armamento y sistema de armas intacto, porque estaba preparado.



REGLAS DE ACCION

Una nueva lección para aprender de las MALVINAS, en contraste con guerras anteriores, es que en una era de computadoras y comunicaciones vía satélite debe prestarse mayor atención al comando, control y reglas de acción. En primer lugar, las comunicaciones modernas están en condiciones de proporcionar una verdadera catarata de comunicaciones al operador en la guerra. El comandante británico de las operaciones era por momentos abrumado por el volúmen de información y órdenes que llegaban al buque insignia. Debe prestarse mayor atención a la disciplina de las comunicaciones en futuros conflictos. Este es potencialmente un importante problema pues las Fuerzas Armadas estadounidenses están modernizando las comunicaciones en todos los niveles. Todo esto debe todavía ser canalizado hacia los mandos que toman decisiones en el campo de operaciones. Segundo, tales comunicaciones efectivas en corto plazo, llevan consigo la tentación para los altos mandos de caer en un micromanejo de las operaciones en el campo de batalla. Esto no parece haber sido un problema en el caso de las fuerzas británicas debido a una prudente delegación de autoridad en el comando que actúa en el lugar del conflicto, hecha por los políticos y los comandos nacionales. Tal delegación sin embargo, lleva consigo la necesi-de reglas, aprobadas previamente y muy bien analizadas. Esto es particularmente significativo para las fuerzas estadounidenses que se destaquen a una situación crítica. Sobre todo hoy en día porque como lo dijo muy bien el almirante Gorshkov, hay una enorme recompensa en "el esfuerzo por la primera salva".

DISPONIBILIDAD DE ARMAMENTO:

La guerra de las Malvinas constituye además una advertencia, que se viene dando en todas las guerras desde Corea, de que el índice de utilización de armas de alta tecnología siempre excede a los cálculos, aún los más generosos, de los planificadores. Parece que la rendición argentina se produjo en el momento oportuno para las fuerzas británicas cuya provisión de armamento se estaba agotando.



Causa perplejidad a los planificadores norteamericanos el escuchar voces en el Congreso que sugieren que la Defensa está obteniendo demasiado apoyo presupuestario porque después de quince años de negligencia no estamos capacitados para llenar los lanzadores y santabárbaras de nuestra flota activa de 514 buques, aunque más no sea una vez, con armamento de alta tecnología.

Otra importante lección que pueden extraer las fuerzas militares estadounidenses de la guerra de las Malvinas es el hundimiento del crucero GENERAL BELGRANO con torpedos fabricados 50 años atrás. Ya que no es posible, bajo las presentes condiciones de reducción de fondos, que podamos adquirir armamento nuevo en cantidades suficientes, es imperativo que echemos mano de aquel armamento que, aunque viejo, pueda ser utilizado todavía, en vez de descartarlo o venderlo como se ha venido haciendo ultimamente.

OPERACIONES ANFIBIAS:

El objetivo de la operación británica "Corporate" fue recapturar las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sud. La operación anfibia más importante tuvo lugar en las Malvinas. Las fuerzas de desembarco británicas, consistieron en infantes de marina y soldados del ejército británico, fueron transportadas hasta las Malvinas en un pequeño número de embarcaciones anfibias especializadas del tipo LST y LPD, y en un gran número de barcos mercantes.

Merced a un cuidadoso planeamiento, habilidad y buena suerte el desembarco principal en San Carlos fue llevado a cabo sin oposición inicial. Esto ejemplifica una ventaja, a menudo no tenida en cuenta, de un asalto anfibio frente al enemigo. Si bien es difícil en la era de las modernas comunicaciones e inteligencia lograr una sorpresa estratégica, es todavía fácil lograr una sorpresa táctica y desembarcar "donde ellos no están". Por ejemplo, una brigada anfibia que se encuentre cerca de la Costa del Cabo Virginia al anochecer, puede desembarcar en cualquier lugar entre la punta de Long Island y Cabo Hatteras antes del amanecer.



Los británicos se encontraban en considerable desventaja al desembarcar porque carecían de superioridad aérea. Los portaaviones estadounidenses darían superioridad aérea a cualquier desembarco anfibio norteamericano.

Los desembarcos en San Carlos, que comenzaron en la oscuridad a las 03.40 hora local, fueron llevados a cabo por 16 barcazas de desembarco que transportaron tropas y equipo desde los barcos a la playa. Al amanecer. helicópteros con base en buques, se unieron a la operación de llevar suministros a la costa. La cabeza de playa británica estaba firmemente establecida cuando los ataques aéreos argentinos comenzaron en la tarde. Los posteriores desembarcos anfibios en Fitz Roy tampoco tuvieron oposición inicial, pero a diferencia de los de San Carlos, fueron llevados a cabo inicialmente de noche y con muy poca visibilidad. Cuando el tiempo mejoró, dos embarcaciones anfibias fueron severamente dañadas por los ataques aéreos.

La experiencia británica ha demostrado que los barcos anfibios pueden sobrevivir a un ataque aéreo, aunque no sin pérdidas. Muchos de los barcos mercantes empleados para transporte de tropas y material solo pudieron montar unos pocos cañones de 20 mm. Los dos grandes barcos de asalto de la Armada Real de la clase Fearless sí tenían misiles SEA CAT y cañones de 40 mm., como también contramedidas electrónicas pasivas, incluyendo señuelos (CHAFF). Pero las embarcaciones logísticas solo tenían instaladas armas livianas.

Los buques anfibios de la marina estadounidense, que están siendo equipados con variantes de SLQ-32 y señuelos CHAFF, podría esperarse que tuvieran una significativa capacidad contra el mismo nivel de amenaza. La marina estadounidense está investigando la posibilidad de equipar a los barcos mercantes con sistemas de autodefensa "atornillados" (de quita y pon) para que colaboren en las operaciones anfibias.

La marina estadounidense tiene varias veces la capacidad británica de transporte anfibio, con 60 embarcaciones anfibias activas, todas mucho más grandes que las correspondientes británicas, además de 4 embarcaciones en la fuerza naval de reserva. Fuera

de esto, uno de los más dramáticos adelantos en el reciente aumento de las fuerzas anfibias ha sido el establecimiento de barcos preubicados, el TAKX, trece de los cuales están en construcción bajo contrato. Esto permitirá el traslado de tres brigadas anfibias completas sin oposición enemiga. Además la administración REAGAN ha programado un aumento de la capacidad de transporte; de una Fuerza Anfibia (MAF) a una MAF más una Brigada Anfibia (MAB). En el plan de 5 años hay doce barcos del tipo LSD-41 y LDH-1, este último es un barco anfibio que puede ser transformado en un portaaviones V/STOL.

APOYO DE ARTILLERIA NAVAL:

Las Malvinas nos ilustran nuevamente sobre la importancia del apoyo de artillería naval. Durante la batalla 17 destructores y fragatas británicos equipados con 21 cañones de 4.5 pulg. dispararon 7.900 tiros en apoyo del desembarco y la subsecuente campaña terrestre. Este cañoneo apoyó a las tropas británicas, suprimió el fuego enemigo, destruyó abastecimientos y aviones en tierra y dañó seriamente la moral de las tropas que defendían el archipiélago. Las fuerzas británicas estaban limitadas por los calibres de sus cañones y por lo tanto en su poder de impacto y alcance. La armada estadounidense actualmente posee un gran número de cañones de 5 pulg. en su flota, y hace recomendaciones en el presupuesto militar del año '84 sobre la compra de proyectiles de 5 pulg. guiados por rayo láser, que permitiría aumentar en forma sustancial la capacidad de destrucción en el primer disparo de artillería naval.

El más dramático incremento en artillería naval tuvo lugar en diciembre, cuando el acorazado NEW JERSEY fue puesto en servicio nuevamente con cinco semanas de adelanto en el programa, y con un costo por debajo del presupuesto. Este buque puede disparar el sólo 803 toneladas de una variedad de munición que va desde 16 a 5 pulg., en un lapso de sólo 30 minutos. Esta es la capacidad equivalente a la de 20 modernos destructores de tipo DD-963. LLeva más de 7.000 cargas de munición en sus santabárbaras. El acorazado IOWA será incorporado a la flota en los primeros meses de 1984, también antes de lo programado y dentro del presupuesto asignado. El dinero para el reacondicionamiento del USS MISSOURI está previsto en el presupuesto del año '84, y para el correspondiente del USS WISCONSIN lo estará XXXXXXXXXX en el presupuesto del año '85. El alcan

ce de 26 millas de los cañones de 16 pulg. instalados en los buques d de tipo IOWA significa que el fuego de artillería naval puede cubrir el 90% de los blancos militares en Cuba, por ejemplo y la mayor parte de los campos de aterrizaje fortificados de Corea.

Como resultado de nuestros análisis hemos hecho algunos cambios a la marcha y al alcance de algunos programas de modernización de la flota y de cambios en los buques. Algunos de estos cambios están contemplados en el presupuesto para el año fiscal 1984, y otros más estarán reflejados en la medida que ajustemos nuestro análisis y preparemos los resultados para el programa presupuestario del año fiscal 1985 para la Armada.

Conclusiones del Conflicto – Secretario de Marina de Estados Unidos

CONFIDENCIAL

C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº ∅ 368

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-B-15

JEFATURA DE INTELIGENCIA FOLIO 14

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 57

JEFATURA DE INTELIGENCIA
~~SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL~~

CLASIFICADO

Buenos Aires, 24 de febrero de 1983.-

INFORMATIVO PARA: JEFATURA DE LA COMISION ANALISIS ACCIONES DE COMBATE.

SIIN, IM4, 1 Nº 16 /83"C". Ejemplar Nº 02.

ORIGEN: Jefatura de Inteligencia.

ASUNTO: EE.UU.: Conclusiones de la Conferencia, en el Congreso, del Secretario de Marina s/evaluación MALVINAS.

Por considerarse de interés su conocimiento, se informan las conclusiones de la Conferencia, en el Congreso, del Secretario de Marina sobre evaluación MALVINAS.

Antecedentes del Secretario de Marina, Dr. JOHN F. LEHMAN:

- Estudió en Cambridge University de Inglaterra.
- Ex-Alumno del Colegio La Salle.
- Se alistó en la Fuerza Aérea.
- Se recibió de Licenciado en Leyes y Diplomacia.
- Abandona la Fuerza Aérea y obtiene el grado de Commander en la Armada (Aviador Naval).
- En 1974 presenta su tesis y obtiene el doctorado en Relaciones Internacionales.

CONCLUSIONES:

1 - La Guerra de MALVINAS es un brillante argumento para reforzar la propuesta LEHMAN/REAGAN de expander el potencial naval norteamericano.

2 - Asigna como causa más importante de la victoria inglesa la moral de sus tropas. Muy bajo el nivel de las tropas argentinas debido a la utilización de conscriptos.

3 - Destaca el desempeño de:

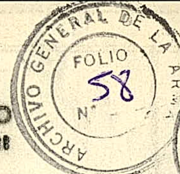
- Pilotos de la Fuerza Aérea Argentina.
- Pilotos de la Aviación Naval Argentina.
- Infantería de Marina Argentina (superior al Ejército).

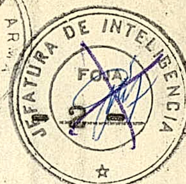
4 - Si no fuera por información/inteligencia que poseían fuerzas británicas, el resultado hubiera sido posiblemente otro.

5 - Critica a los ingleses sus falencias en radar, alarma temprana y defensa en profundidad.

///

CONFIDENCIAL





Corresponde a Informativo
JEIN,IM4,4. Nº 16 /83"C"

///

6 - Recomienda a la Marina norteamericana, la instalación de Sistemas Antimisiles "URGENTE".

7 - Recomienda la utilización de buques grandes, ya que buques pequeños pueden significar falsa economía. El Exocet que hundió al "SHEFFIELD", posiblemente hubiera rebotado en la coraza de 17 pulgadas del "NEW JERSEY".

8 - Los pequeños portaaviones británicos, pese al buen desempeño profesional, no pudieron aportar aviones de alta performance. Pese al "heroico" desempeño de los pilotos de los "HARRIER", los británicos no pudieron efectuar aproximaciones a las islas. Afortunadamente para los británicos, los aviones de transporte argentinos, sólo operaron de día. La Guerra Aérea fué de sólo 8 horas diarias.

9 - Critíca la pequeña capacidad aérea del "HERMES" (sólo el 30 por ciento del "NIMITZ").

10 - El aprovechamiento de los "HARRIER" fue excepcionalmente alto (90 por ciento).
Los "SEA HARRIER" destruyeron 20 aviones argentinos, 16 de los cuales son de fabricación norteamericana, pero operando (los argentinos) en el límite de su autonomía. También los "Harrier" con poca antonomía.

11 - Los helicópteros fueron sin duda la más importante aviación de las fuerzas británicas. Versatibilidad total.

12 - Mala distribución logística argentina dentro de las islas.

13 - Los EE.UU. creen importante la utilización de submarinos convencionales, especialmente en áreas restringidas.

14 - Atribuye a los submarinos nucleares la paralización de la Armada Argentina durante la guerra.

15 - Atribuye el hundimiento del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" a su vejez material y falta de adiestramiento de su tripulación en "Control Averías".

NO SE INTERPRETA - METALICAS? SERA : ACERO

16 - La decisión de proveer superestructuras metálicas a nuevos destructores de EE.UU., es apropiada luego del hundimiento del "SHEFFIELD", que entró en fuego incontrolable después del impacto del Exocet que no explotó.

SHEFFIELD: ES DE ACERO - TIPO 21 : NO

17 - EE.UU. recomienda la modernización de su flota, con alteraciones en los programas de sus buques de guerra para programas navales 1984-1985.

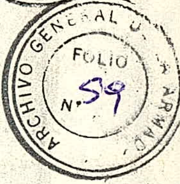
Se deja constancia que se ampliará la presente información cuando se obtenga el texto completo de

///

CONFIDENCIAL

Corresponde a Informativo
JEIN,IM4,4. Nº 16 /83"C"





///

la Conferencia.

DISTRIBUCION

Ej. Nº 01 - JEOP
Ej. Nº 02 - CAAC
Ej. Nº 03 - Archivo JEIN



JUAN CARLOS BOU
CAPITAN DE NAVIO
JEFE